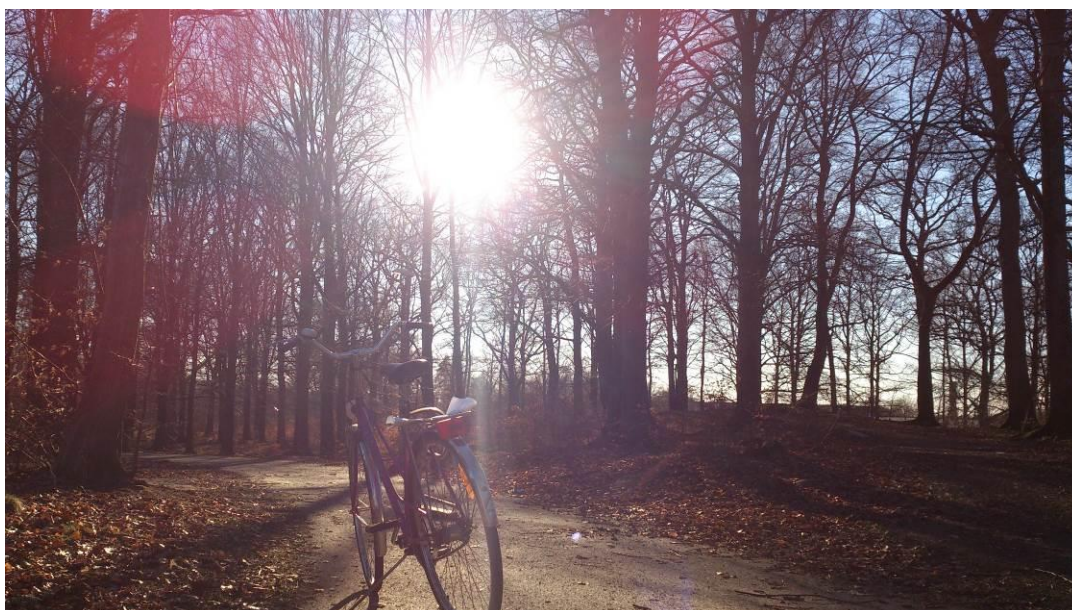




Gång- & cykelplan

Perstorps Kommun



Öster om Norra Lyckan Skolan, bokskog inne i tätorten.

(Foto: Birgit Bjelkengren)

Antagen: 2014-11-26

Innehåll

INNEHÅLL	2
INLEDNING	4
SYFTE OCH MÅLSÄTTNING	5
ARBETSPROCESS	5
AVGRÄNSNINGAR	6
PERSTORPS FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Existerande</i>	7
<i>Brister</i>	8
PRIORITERINGAR	9
GENOMFÖRANDE	25
NORMER OCH DEFINITIONER	10
VÄGTYPER	10
<i>G/C-väg</i>	10
<i>G/C-bana</i>	10
<i>Gångbana/trottoar</i>	10
<i>Cykling i blandtrafik</i>	10
KORSNINGAR/ÖVERGÅNGSSTÄLLEN	10
SKYLTNING	11
<i>Bruksvisning</i>	11
<i>Vägvisning</i>	11
BELYSNING	11
CYKELPARKERING.....	12
<i>Riktlinjer för cykelparkering</i>	12
HINDER	12
STRUKTUR	13
CENTRALORTEN	15
<i>Centrumstråk</i>	15
<i>Sammanbindande stråk</i>	15
<i>Finmaskigt nät</i>	15
<i>Målpunkter</i>	16
<i>Koppling till grönstruktur</i>	16
KOMMUNEN/REGIONALT	16
<i>Möjliga stråk</i>	18
<i>Regionala planer</i>	19
<i>Koppling till grönstruktur</i>	22
GENERELL STANDARD	22
<i>Namnsättning</i>	23
ÅTGÄRDER OCH FORTSATT ARBETE	24
PRIORITERINGSORDNING	24
<i>Prioriteringsgrupp 1</i>	24
<i>Prioriteringsgrupp 2</i>	24
<i>Prioriteringsgrupp 3</i>	24
NYANLÄGGNING	24
UPPFÖLJNING	25
SYFTE OCH MÅL	26
FYSISK MILJÖ.....	26
<i>Kontakter mellan medborgare och kommun</i>	27

<i>Mätningar</i>	27
REFERENSER	28
BILAGEFÖRTECKNING	29
BILAGA 1; BAKGRUND	29
BILAGA 2; SAMMANSTÄLLNING: RESVANOR SYD 2007	29

Inledning

Regelbunden motion är nödvändig för att människor ska vara vid god hälsa. Fysisk aktivitet är ett av de viktigaste verktygen vi har mot flera av dagens folksjukdomar, som fetma och dess följsjukdomar. Dessa sjukdomar kryper dessutom allt längre ner i åldrarna, att etablera goda och hälsosamma vanor redan som ung blir därför allt viktigare. Hälsosammare vanor har en positiv inverkan på såväl individ- som samhällsnivå.

Ett väl utbyggt gång- och cykelnät uppmuntrar människor till att röra sig, genom att gå, cykla eller åka inlines istället för att ta bilen. Ett välfungerande nät av G/C-banor kan alltså vara en del i arbetet med att få en friskare befolkning. Det räcker dock inte med att G/C-vägarna finns, de behöver även vara attraktiva och säkra, samt upplevas som trygga.

Att ha tillgång till ett väl utbyggt G/C-nät är särskilt viktigt för barn och ungdomar, då de annars måste förlita sig på att någon vuxen kan köra. Genom att skapa förutsättningar för barn och ungdomar att ta sig till skola och fritidsaktiviteter själva, skapas dessutom utrymme för självständighet. Ungdomar får en möjlighet att själva styra över var, när och hur de vill uppleva sin närmiljö och en möjlighet att börja ta ansvar för sig själva.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med ett fungerande nät av gång- och cykelvägar, då dessa hålls separerade från biltrafiken. Detta innebär att antalet som skadas i trafiken minskar i en ort med ett väl utbyggt nätverk av G/C-vägar. För konkreta åtgärder, se Åtgärdsplan gång-/cykelnät.

Många av de resor som idag görs med bil understiger 5 km, denna sträcka är fullt rimlig att både gå och cykla och bilens miljöpåverkan är som störst på kortare sträckor, då den inte hinner bli varm. Ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar skulle därmed kunna bidra till att förbättra miljön, såväl lokalt som regionalt och globalt. Möjligheter att cykla bidrar till ett utökat upptagningsområde för kollektivtrafiken, vilket också är bra för miljön.

Vi ser därför att en satsning på G/C-trafiken är nödvändig.

*”Tittar man bara på restiden så går det snabbare med bilen.
Men ser man till hela dagen så är det tidseffektivt - jag slipper
gå till gymmet och kan vara med barnen istället”*

Källa: Hållbar Mobilitet Skåne

Arnold Andréasson
Ordförande i Kommunstyrelsen

Hans Stifors
Ordförande i Byggnadsnämnden

Syfte och målsättning

Syfte

- Ge förutsättningar för bättre helhetslösningar vid nya investeringar
- Skapa en tydlig bild av vad som finns och vilka insatser som behövs
- Tydliggöra planerade åtgärder
- Tydliggöra i vilken ordning olika insatser bör prioriteras
- Att utgöra underlag vid framtagande av översiktsplan

Mål

- En sammanknuten kommun, där de flesta väljer att gå eller cykla om de ska röra sig kortare sträckor
- Trafiksäkra och trygga G/C-banor
- G/C-banor som är tillgängliga för alla
- Framkomliga och gena stråk för G/C-trafik
- Attraktiva G/C-banor för rekreation

På längre sikt är målet att få till en ökad rörelse till fots och med cykel som färdmedel. Detta ger i längden:

- Förbättrad folkhälsa i kommunen
- En förbättrad miljö genom ett minskat bilanvändande

Arbetsprocess

Gång- & cykelplanen är ett strategiskt dokument som stakar ut en riktning för det fortsatta arbetet kring G/C-trafik i Perstorps kommun, till detta kommer två bilagor. Den första är en mer utförlig bakgrundsbeskrivning, den andra en sammanställning av de resultat som berör Perstorp i Region Skånes Resvaneundersökning: Resvanor Syd 2007. Till detta kommer även interna dokument, såsom en sammanställning av tänkta åtgärder, som tekniska kontoret kommer att arbeta vidare med. Denna kan ligga till grund för framtida budgetarbete i tekniska nämndens.

Planen har tagits fram av Birgit Bjelkengren (praktikant på Byggnadskontoret, sedermera Landskapsarkitekt), med handledning från Stadsarkitekt Mattias Bjellvi. En inventering av det befintliga G/C-nätet har genomförts, med hjälp av såväl kartor som fysiska kontroller av befintlig miljö. En genomgång av relevant material inom kommunkontoret har gjorts och man har även tagit del av olika

liknande planer från andra kommuner. Under våren kommer ytterligare en student att arbeta med cykeltrafiken i Perstorp, Linnéa Gunnarsson, som kommer att skriva sitt kandidatarbete i samarbete med Miljöbron.

Under arbetets gång har planerna förankrats hos bl.a. tekniska kontoret, Handikapporganisationerna i Perstorp och Söderåsens miljöförbund. Man har även använt sig av viss brukarmedverkan bl.a. vid Våreld den 8 mars, en mindre enkätundersökning och besök i en skolklass (åk 8) på Centralskolan. Mätningar av cykeltrafiken ska vidare genomföras framöver och mätpunkter för detta har satts under framtagningen av planen.

Styrgrupp för projektet är kommunens planberedning, som består av politiker och tjänstemän från Söderåsens miljöförbund, Byggnadsnämnden och Kommunstyrelsen. Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) fattade beslut om att skicka ut planen på samråd den 23/4-2014 (§126), för att sedan tas upp till beslut i kommunfullmäktige.

Offentligt samrådsmöte hölls den 7/5, med 17 deltagare. Alla närvarande var positiva till satsningen och man nämnde bland annat trafiksäkerhet och information som viktiga delar i arbetet.

Avgränsningar

Gång- & cykelplanen fokuserar i dagsläget främst på de stråk som är gemensamma för de två trafikslagen, en djupare studie behövs för övriga gångstråk (trottoarer, gångvägar och stigar).

Perstorps förutsättningar

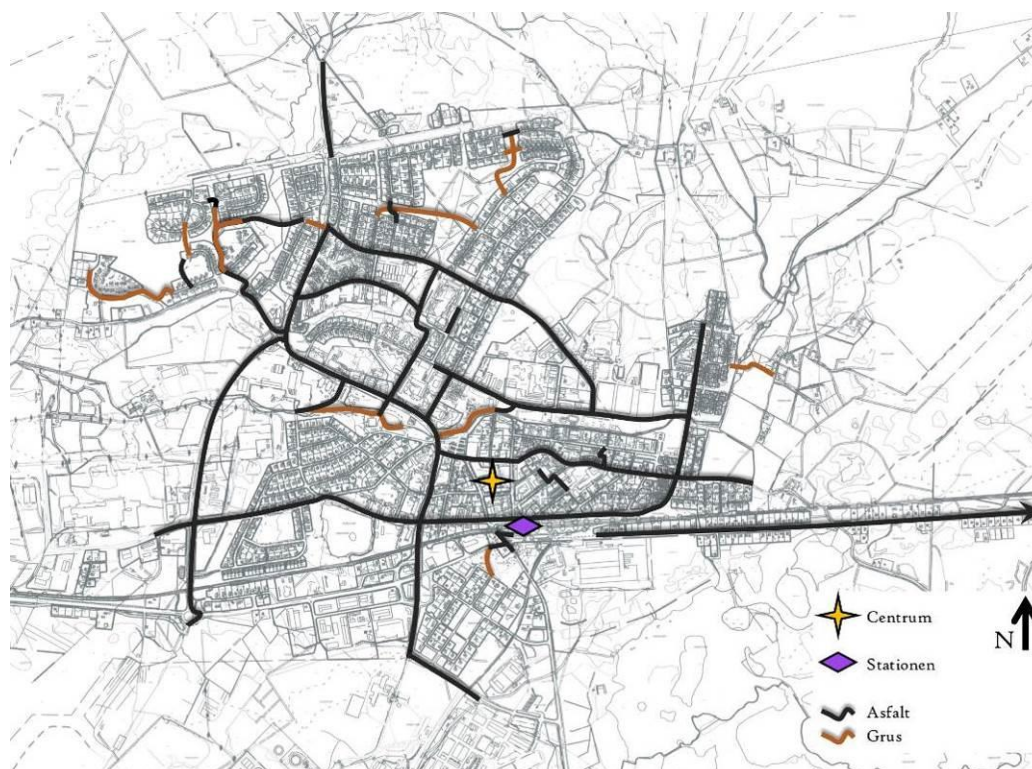
De resultat som finns redovisade från undersökningen Resvanor Syd 2007 (sammanfattat i bilaga 2), visar att det finns potential för en utveckling gällande G/C-trafik i kommunen. Då ett stort användande av bil påverkar såväl miljö som folkhälsa negativt, finns det stora vinster att göra på båda dessa områden.

Några kriterier för ökad andel resor som görs till fots eller med cykel:

- infrastruktur som gynnar de mjuka trafikslagen
- ett sammanhängande och väl utbyggt nät
- informerade medborgare (*miljö, trafikvett, hälsa*)
- tydlig skyltning och reglering

Existerande G/C-vägar

Det existerande systemet av gång-/cykelvägar är inte ett nät, då det finns många luckor och lösa bitar. Kartan nedan visar att en del områden saknar kopplingar in mot centrum, med endast kopplingar till de närliggande områdenas bostadsgator. I kartan redovisas de flesta G/C-vägar som finns, dock inte en del av de kortare bitar som endast kopplar samman närliggande bostadsgator med varandra.



Som man kan se i kartan, är det främst de norra delarna av tätorten som hänger löst, man får förlita sig mycket på bostadsgator i dagsläget. Ytterligare ett område där det saknas länkar är i anslutning till centrum, där endast G/C-banorna längs Järnvägsgatan och Stockholmsvägen finns i närområdet.

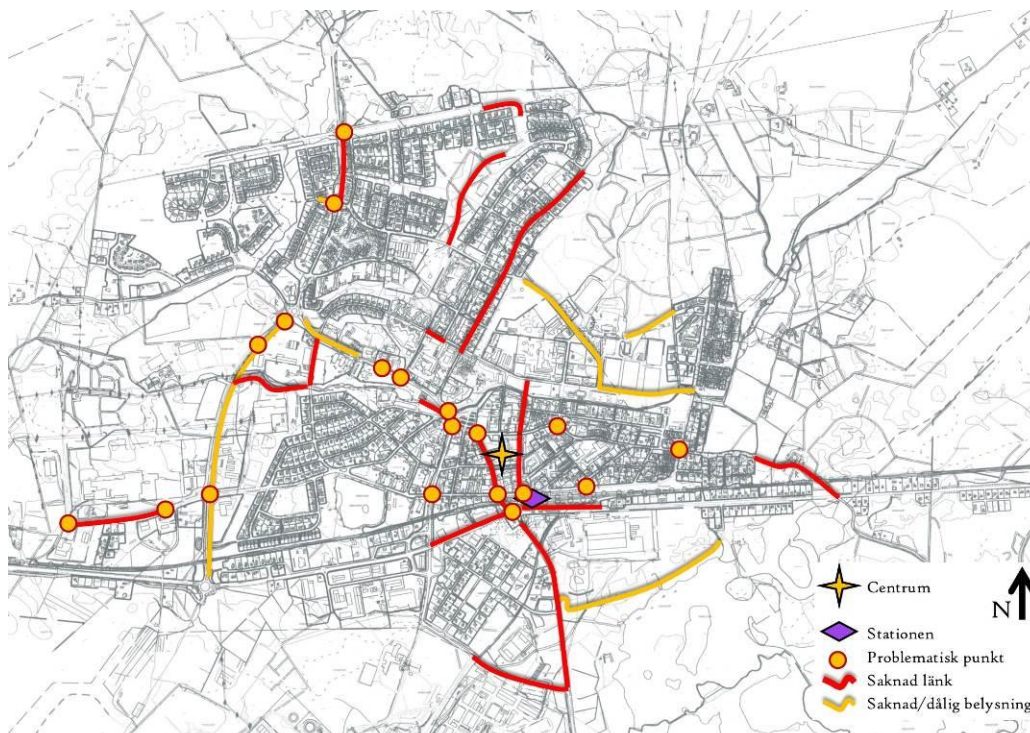
Mer information om det som är och har varit kan hittas i "Bilaga 1; Bakgrund".

Brister i G/C-nätet

För att visa på bristerna på ett tydligare sätt visar följande karta endast de länkar som saknas, har brister i belysning och de punkter som är särskilt problematiska. Vid en närmare jämförelse mellan de två kartorna ser man tydligt att för flera av de större problemområdena skulle några få insatser göra väldigt stor skillnad. Det finns alltså anledning att utgå ifrån den här typen av underlag, för att på ett enkelt sätt hitta de insatser som löser mest problem på ett enkelt sätt.

Brisanalysen nedan är ett resultat av olika samrådsinsatser med allmänheten och inventeringar gjorda av kommunala tjänstemän. Samrådsinsatserna har haft olika former och genomförts parallellt med dokumentets framtagande. Man har pratat med en skolklass, tågpendlare och handikapporganisationerna, samt olika individer som påträffats längs stråken i samband med inventeringar.

Närmare beskrivning av de insatser som planeras finns i interna dokument och kommer att konkretiseras i samband med projekteringen av de individuella platserna och situationerna. I det läget kan det vara värdefullt att skilja på åtgärder för gångtrafik och för cykeltrafik, i de fall där dessa inte sammanfaller.



Prioriteringar

Som en del i kommunens attraktivitet som boende- och arbetsort är det väsentligt att ha en väl utbyggt gång- och cykelnät. Prioritet ett bör vara att koppla samman de olika delarna av tätorten med centrum, genom tydligt markerade G/C-vägar. Idag finns en del luckor i nätverket, dessa behöver täppas till och befintliga sträckor kopplas samman. För att undvika att nya luckor skapas, ska alla nya områden som byggs kopplas samman med G/C-nätet i samband med dess planering och uppbyggnad. G/C-banorna behöver även vara tydligt och säkert separerade från biltrafiken.

På ett par ställen i det som kommer att utgöra stommen i G/C-nätet, är trafiksituationen idag inte löst på ett bra sätt. I flera av fallen handlar det om korsningar där ett eller flera trafikslag hamnar i situationer, där fortsättningen inte är helt självklar. Vi kan inte ha ett G/C-nät där cyklister plötsligt står mitt i en korsning och inte vet vart G/C-banan tar vägen. Efter att man fått en fungerande grundstruktur bör fokus läggas på att koppla alla delar av tätorten till huvud nätet. Det handlar om de mer tvärgående stråk, som sammanbinder de yttre delarna av tätorten, lite som ringvägar. Dessa kan med fördel vara kombinerade G/C-vägar, men bör vara tydligt separerade från biltrafiken.

Den minsta beståndsdelen är ett finmaskigt nät, som kopplar in alla delar till de två typerna av stråk. Även mindre bostadsgator fungerar bra som en del i G/C-nätet, därför behöver dessa kopplas till G/C-vägar så långt det är möjligt. I de fall där man ändå planerar blandtrafik på bostadsgatorna, är lägre hastighetsbegränsningar önskvärda, för att öka trafiksäkerheten.

Korsningar och anslutningar som G/C-nätet har med bilvägar behöver ses över, upprustas och i vissa fall göras om. Det gäller såväl övergångsställen och markeringar av dessa, som markering av vilken typ av G/C-väg som ansluter. De som rör sig på G/C-banorna behöver veta om det är en ren cykelväg eller blandtrafik med gående och cyklister.

Om vi lyfter blicken och tittar på hela kommunen, finns en brist i att de mindre orterna inte är knutna till centralorten med G/C-väg. Detta skulle vara ett viktigt steg i arbetet för ett minskat bilberoende. Att med cykel kunna ta sig in till byn och dess funktioner, eller till stationen för att sedan ta sig vidare, minskar behovet av bilresor inom kommunen.

I ett ännu större perspektiv är det önskvärt att knyta samman Perstorp med omgivande kommuner och deras tätorter, då detta skulle ge nya pendlingsmöjligheter och kunna utgöra en bas för rekreativa cykelstråk i och runt kommunen. Genom att koppla kommunens G/C-nät till cykelvägar i omgivande kommuner, blir kommunen en del av ett mer regionalt nät. Med ett

sammanskopplat regionalt nät för cykeltrafik, är chanserna större att cyklande turister tar sig till kommunen för att upptäcka det som finns här.

Sammanfattningsvis handlar det om att bygga ett huvudnät som förbinder de olika delarna av centralorten med varandra, samt att komplettera och länka samman det som redan finns. Utöver detta ska standarden på hela nätet höjas och även andra delar av kommunen, samt andra kommuner, kopplas på.

Normer och definitioner

Vägtyper

G/C-väg

Det är en yta (väg eller vägbana) där gående och cyklister blandas, men där de är separerade och skyddade från biltrafik. En G/C-väg är frikopplad och löper oberoende av bilvägar.

G/C-bana

Det är en yta (väg eller vägbana) där gående och cyklister blandas, men där de är separerade och skyddade från biltrafik. En G/C-bana löper längs en bilväg.

I denna plan behandlas G/C-banor och G/C-vägar på samma sätt, oavsett om de är kopplade till bilvägar eller inte, det är endast vid planeringen av belysning de skiljer sig åt i någon större utsträckning.

Gångbana/trottoar

Gångbana/trottoar är endast avsett för gångtrafik. Cyklister hänvisas till en separat cykelbana eller till körbanan, där de rör sig i blandtrafik.

Cykling i blandtrafik

Inget särskilt område eller utrymme har reserverats för cyklister, de rör sig i trafiken tillsammans med övriga fordon. För att denna typ av trafiklösning skall anses som säker, bör bilarnas faktiska hastighet begränsas till 30 km/h, i annat fall skall det finnas särskilda utrymmen för cykeltrafik. I Perstorp gäller detta främst på bostadsgator.

Korsningar/övergångsställen

Genom att placera övergångar där människor rör sig, är risken mindre att de väljer att korsa på andra ställen. För att ytterligare öka G/C-nätets attraktivitet behövs det övergångar vid:

- Korsningar (bilväg och G/C-väg)
- Cirkulationsplatser
- Starkt trafikerade vägar
- Längs längre vägar

På de ställen där man korsar större vägar, med högre hastigheter, bör G/C-övergångarna göras upphöjda, detta gäller främst huvudleder och Arons väg.

För mer detaljerad information om utformning och exempelritningar, se Helsingborgs Stads dokument: ”Handbok för en tillgängligare utemiljö”. Det är lämpligt att använda detta då man inom Familjen Helsingborg bör sträva efter ett liknande formspråk, bl.a. för att underlätta läsbarheten för de som rör sig mellan orterna.

Skyltning

Bruksvisning

Vid varje korsning målas symboler på markbeläggningen och G/C-skyltar sätts upp, i bägge riktningar.

Vägvisning

Inom centralorten är lämpliga vägvisningsmål t.ex. områden, större platser och viktiga funktioner. Exempelvis: järnvägsstationen, centrum och Ugglebadet.

Vidare behöver man skylta de vägar som leder till målpunkter utanför tätorten, detta gäller t.ex. naturområden och badplatser. Även de vägar som rekommenderas för cykling till närliggande större orter bör skyltas, redan från de mer centrala delarna av samhället. I det här fallet gäller det främst de fyra orterna: Klippan, Ljungbyhed, Tyringe och Örkelljunga.

I samband med att nätet i kommunen blir mer komplett kan det även vara aktuellt med skyltar mot olika turistmål och kulturområden.

Belysning

Längs de stråk som utgör huvudstråk i G/C-nätet ska särskild belysning sättas upp, stolparna skall vara lägre än gatlyktorna och ge gaturummet en mer mänsklig skala. Detta gäller såväl centrumstråk som de sammanbindande stråk där gatubelysningen inte är tillfredställande eller ens existerar. Genom att ha särskild belysning längs dessa stråk, blir det enklare för de som rör sig på G/C-nätet att instinktivt känna var de befinner sig och vad som gäller.

Det ska även finnas särskild belysning vid övergångar, för att göra de oskyddade trafikanterna mer synliga och för att ytterligare förstärka övergångens synlighet för motortrafikanter (se exempel i Åstorp).

Belysningsstolparna som står längs G/C-vägar kan med fördel ges samma formspråk som det man sätter i centrum, då detta visar på kopplingen dit in. Detta regleras närmare i centrumplanerna.

Krav:

- Mänsklig skala på belysningsstolpar

- Ej bländande utformning av fixturer/armaturer
- Egen belysning längs huvudstråk
- Egen belysning på de övriga G/C-banor och G/C-vägar som ej blir upplysta av gatlyktor för bilväg

Cykelparkering

Möjligheten att parkera på ett säkert sätt, är en viktig del av infrastrukturen för cykel som transportmedel. Parkeringarna behöver vara väl placerade och utformade, på platser dit människor rör sig på kortare avstånd. De behöver dessutom vara väl underhållna, genom såväl städning och snöröjning som fortlöpande reparationer och målning. Det behöver även vara möjligt att låsa fast sin cykel vid ramen, på platser där cyklar står under längre tid (t.ex. vid järnvägsstationen och arbetsplatser) behövs dessutom väderskydd.

Då cykelparkering behövs även på platser där kommunen inte står som ägare och ansvarig, behövs en norm kring hur detta ska göras. På det viset visar kommunen vad som gäller och vi kan få cykelparkering vid t.ex. bostäder, affärer, samlingslokaler och kollektivtrafikanläggningar.

Riktlinjer för cykelparkering

Platser för cykelparkering bör finnas vid hållplatser bör kollektivtrafik (järnvägsstation, busshållplats) och inköpsställen (t.ex. mataffärer). I vissa fall kan parkering för cykelkärror och lådcyklar vara värt aktuellt, då detta skulle möjliggöra större inköp med cykel som transportmedel. Detta skulle kunna innebära att man sätter ut t.ex. en stolpe, istället för de framhjulsställ som är standard på många ställen idag. Att placera cykelparkeringar närmast ingången, installera en luftpump och ha tak över det området skulle vara ytterligare motivatorer till att få folk att cykla och handla i större utsträckning.

Grundprinciperna för cykelparkering i Perstorp bör vara:

- Cykelställ som ger bra stöd åt cykeln
- Möjliggör snygg och ordnad uppställning
- Medför liten ansträngning att parkera cykeln
- Gör det möjligt att låsa fast cykeln vid ramen
- Ger skydd mot regn och snö (*vid långtidsparkering, t.ex. vid stationen*)
- Möjliggör naturlig övervakning
- Är väl belyst

Hinder

Det behövs fri yta även utanför den angivna G/C-banan, det ger ökar såväl trafiksäkerhet som en ökning av den upplevda tryggheten. I många fall handlar det om uppsikt, att kunna se vad som kommer lång innan det gör det. Det

handlar också om att cykla på något med t.ex. styret, när hjulen befinner sig på den asfalterade ytan.

Det finns många saker som kan uppfattas som hinder, det kan vara t.ex. en trång passage där det är svårt att passera mötande trafik eller buskar som hänger ut över körbanan. I de flesta fallen är det problem som är lätta att förhindra och i många fall är de även lätt avhjälpna.

Det är inte bara kommunen som ansvarar för många av de områden där hinder kan uppstå, det är därför viktigt att privatpersoner och andra markägare informeras om vad som gäller. De allra flesta vet att de behöver hålla häcken klippt under en viss höjd i hörn som vetter mot en bilvägskorsning. På samma sätt behöver var och en bli medveten om vad som gäller i anslutning till G/C-vägar.

Nedan följer några avstånd och mått att sträva efter.

Hinder	Avstånd
Fri höjd för snöröjning	2,7 m
Fri höjd cykelbana	2.6 m
Fri höjd gångbana	2,2 m
Sidohinder (<i>stolpar, vegetation</i>)	0.4-0.6 m
Parksoffa/bänk	1 m
Kompakta hinder (<i>sträcka längre än 3 m, t.ex. Staket, häck</i>)	1.25 m
Träd	2 m
Buskage (<i>då G/C-vägen ej ligger i anslutning till bebyggelse</i>)	5 m

Hastigheter

I enlighet med det som står i beskrivningen av vad cykling i blandtrafik innebär, behövs en strategi för hastigheter på kommunens vägnät. Här behövs ställningstaganden där trafiksäkerhet väger tyngre än framkomligheten för bil- och motortrafik. De hastigheter som motorfordon färdas i, påverkar säkerheten för de mjuka trafikslagen, särskilt om dessa är hänvisade till att använda samma utrymme som de förstnämnda.

30 km/tim rekommenderad högsta hastighet, där man planerar för cykling i blandtrafik

50 km/tim högsta tillåtna hastighet inom tätort, om inte annat anges

70 km/tim högsta tillåtna hastighet utanför tätort, om inte annat anges

Detta innebär att för att skapa en säker trafiksituation på de gator som är tänkta för blandtrafik, bör man sänka hastigheten i de aktuella områdena. De områden som blir aktuella för hastighetssänkningar är de mindre bostadsgatorna, de gator där man inte har G/C-banor. I samma områden gäller högerregel i de allra flesta korsningar och parkering sker längs med gatorna. Allt detta sammantaget talar för att besluta om att ge dessa områden föreskrifter som 30-zoner och sätta upp skyltar om detta vid infarterna till dessa.



Foto: Halmstad kommun

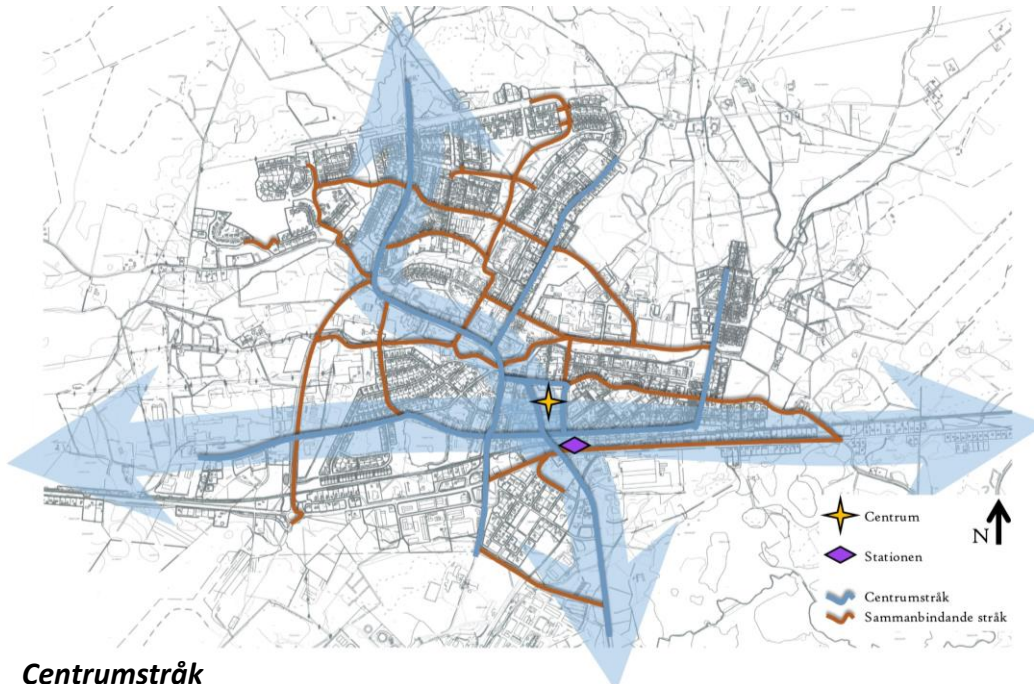
Planerad struktur

Den standard som presenteras i planen avser de G/C-vägar som hör till det kommunala väg- och gatunätet, för de G/C-vägar som hör till det statliga allmänna vägnätet ansvarar Trafikverket. Nedan presenteras en plan för centralorten Perstorp och en övergripande plan för kommunen, analyser av de mindre byarna kommer att göras i samband med planeringen av stråket längs väg 108.

Värt att notera är att trafikreglerna jämställer moped klass II med cykel, om inte annat fastställs i lokala trafikföreskrifter. I Perstorp, med den trafikvolym och den bredd på G/C-banor som är möjlig, bör man föreskriva en separation av dessa från G/C-trafiken. En sådan föreskrift innebär att mopeder inte får färdas i fält avsedda för cykeltrafik, vilket betyder att hastigheterna sänks och att den upplevda säkerheten höjs. Inom tätorten bör detta inte utgöra något trafiksäkerhetsproblem, då inte heller andra fordon får framföras i hastigheter som överstiger 50 km/tim.

Centralorten

För att göra det enklare och mer attraktivt att gå och cykla är det viktigt att ha ett komplett och väl sammanlänkat G/C-nät. I kartan nedan redovisas de föreslagna huvudstråken i Perstorp, indelade efter tänkt standard och funktion. Den första gruppen kallas Centrumstråk, de är knutna till centrum och leder ut likt ekrarna på ett hjul. Den andra gruppen är Sammanbindande stråk, som kopplar samman bostadsområden och målpunkter med de centralt kopplade stråken.



Centrumstråk

Centralt bundna huvudstråk, som fungerar som genomfartsleder för G/C-trafiken. Dessa G/C-banor ska vara 2.50–3.00 m breda, med skyltning mot centrum och större målpunkter, samt belysta med egen belysning.

Sammanbindande stråk

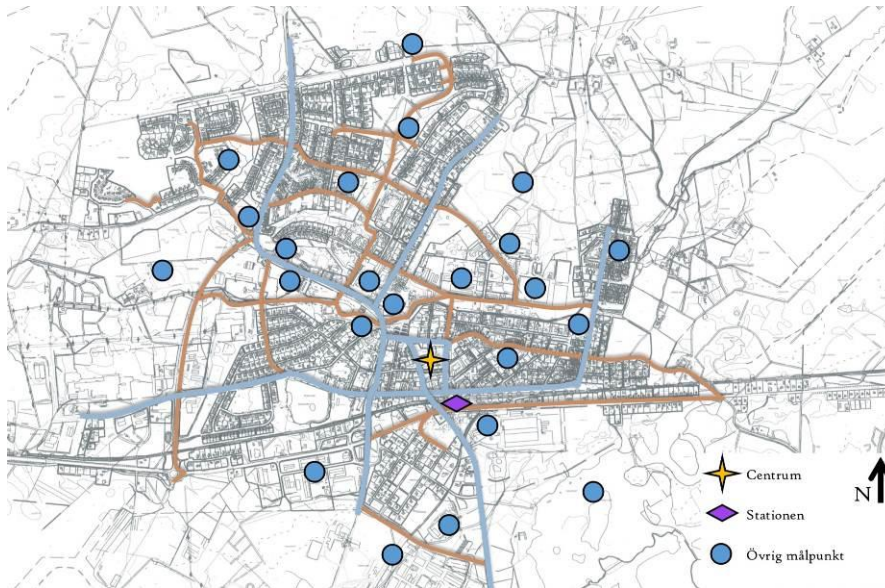
Dessa fungerar som ringlinjer och kopplar samman de större centralt bundna stråken. G/C-banorna i de sammanbindande stråken ska vara minst 2.00–2.25 m breda och belysta, antingen från intilliggande väg eller som centrumstråken.

Finmaskigt nät

Det finmaskiga nätet ska slussa trafikanter vidare till de mer genomgående stråken i G/C-nätet. De G/C-banor som hör till denna del av nätet ska vara minst 2 m breda och belysta, antingen från intilliggande väg eller som centrumstråken. Delar av det finmaskiga nätet utgörs av bostadsgator, vilket innebär att de mjuka trafikslagen på sina ställen rör sig i blandtrafik. Med planerad blandtrafik på gatorna, bör hastigheten begränsas till 30km/h. De gator som ingår i det finmaskiga nätet är inte utmärkta på kartan.

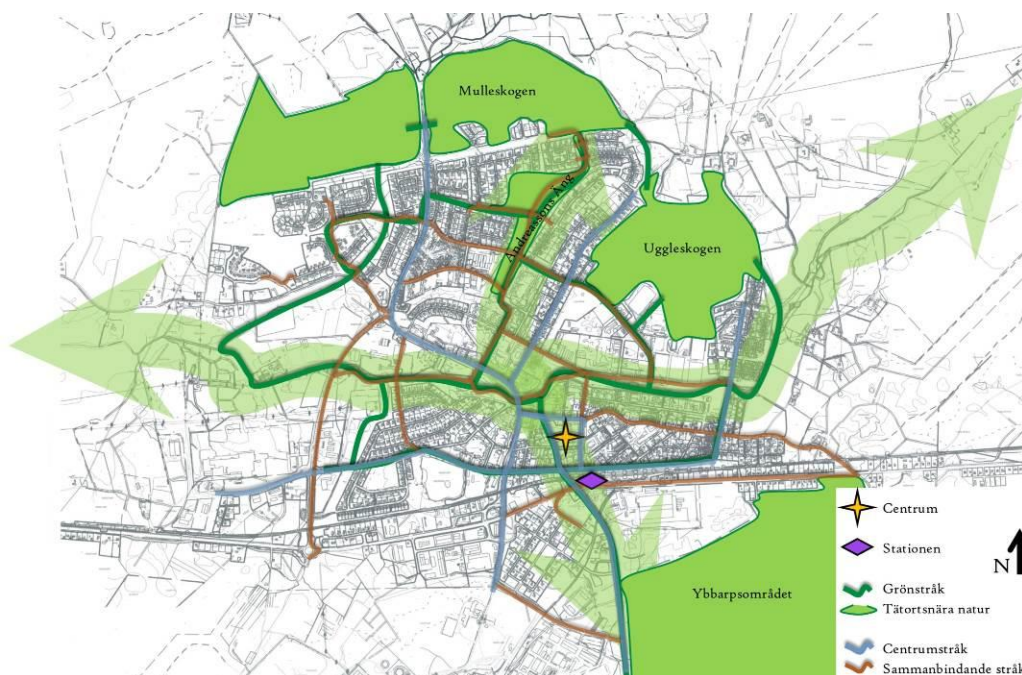
Målpunkter

Större målpunkter i tätorten, såväl som utanför, bör kopplas till G/C-nätet. Vissa verksamheter och samhällsfunktioner är extra viktiga och bör kopplas till huvudstråk eller sammanbindande stråk. Detta gäller sådant som: Centrumfunktioner, Järnvägsstation, Vårdcentral, Förskolor och Skolor. Det är även önskvärt att koppla större arbetsgivare till huvudstråken, då detta underlättar och uppmuntrar till arbetspendling längs stråken.



Koppling till grönstruktur

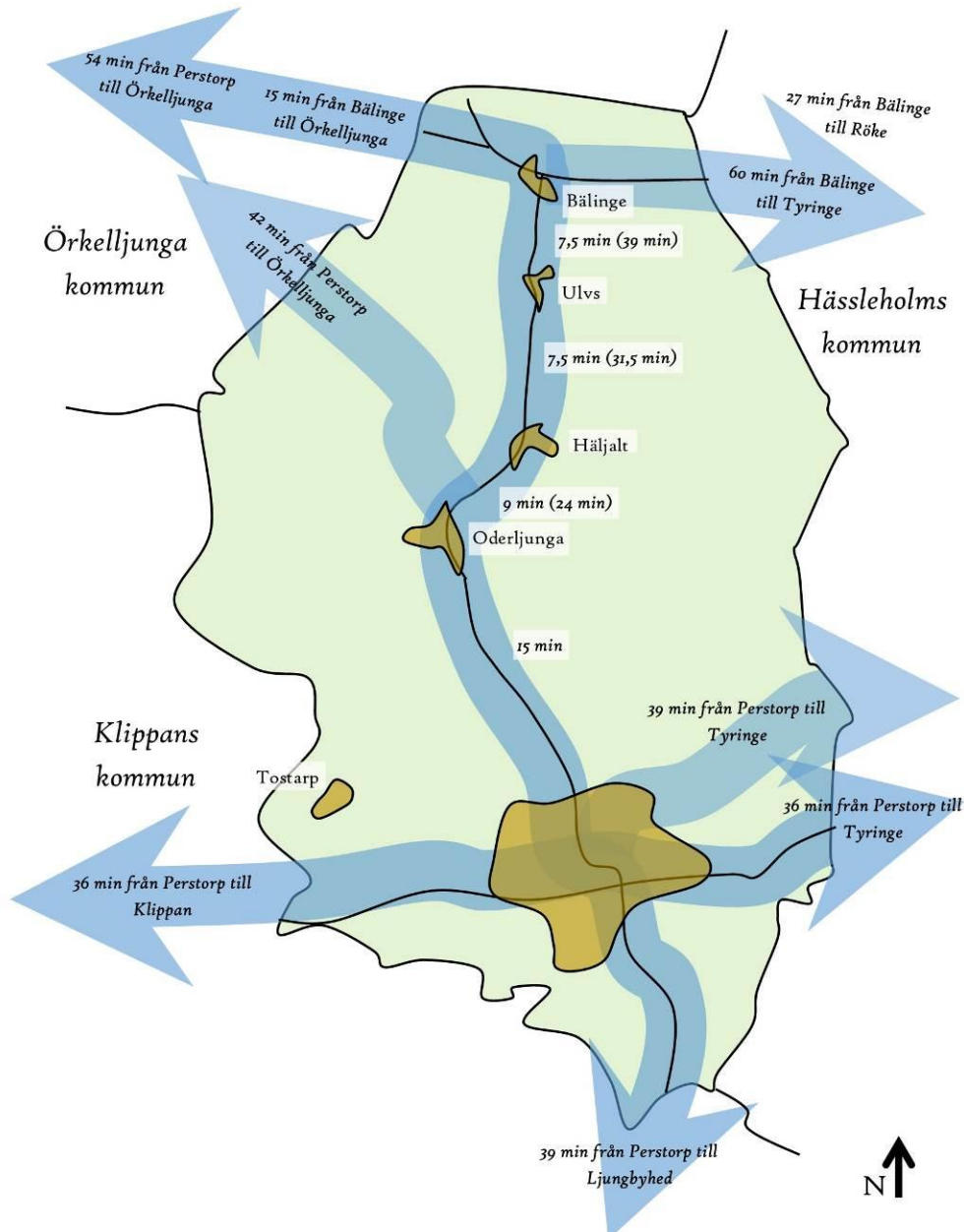
G/C-nätet bör av naturliga skäl kopplas till ortens grönstruktur, detta för att göra G/C-vägarna mer attraktiva. Att cykla skilt från större vägar ger en högre trafiksäkerhet och trivsel, då biltrafiken bullrar och släpper ut avgaser.



Kommunen

Som en del i arbetet med att uppmuntra såväl invånare som besökare att cykla i kommunen är det nödvändigt att se över kommunens kopplingar till sin omgivning. Nedan redovisas de föreslagna huvudstråk som binder samman de olika orterna i Perstorps kommun med varandra och med de tre angränsande kommunerna. Några av dessa bör göras med G/C-vägar och andra kan med fördel skyltas som cykelstråk, på existerande landsväg.

På de sträckor som ansluter till omgivande kommuner är det aktuellt att diskutera utformning, tidsperspektiv och budget tillsammans med de aktuella kommunerna, Trafikverket och Region Skåne, då samarbete kommer att vara nödvändigt för att stråken ska bli användbara.



Kopplingar med G/C-bana

En gång-/cykelväg längs Oderljunga vägen upp till Örkelljunga skulle koppla samman de mindre orterna med närmsta större tätort. En möjlig utveckling i framtiden är en koppling till den tänkta tågstationen på europabanan, strax norr om Lärkesholmsån (enligt angivelser i Örkelljungas översiktsplan).

Även en koppling mellan Örkelljunga och Hässleholm blir intressant ur ett Perstorp-perspektiv, då en sådan skulle gå förbi Bälinge och på så sätt koppla samman den norra delen av kommunen med orter i omgivande kommuner.

Det existerar redan idag en cykelbana längs Väg 21 via Tyringe till Hässleholm.

Skyltade kopplingar

En alternativ väg mellan Perstorp och Tyringe kan skyltas på landsväg strax norr om Hässleholmsvägen. Längs vägen passerar man även en lokal gårdsbutik.

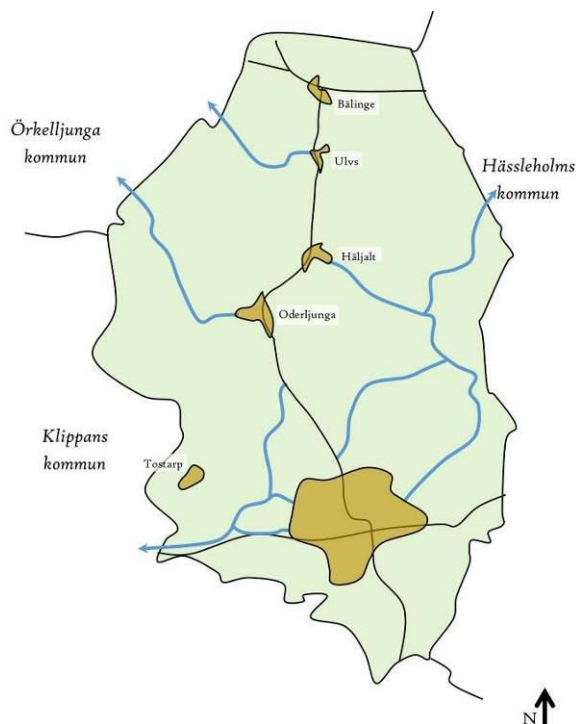
En alternativ väg mot Örkelljunga är möjlig, med start strax norr om Oderljunga. I den norra änden hamnar man på ett av Örkelljungas upplevelsestråk.

Även mot Klippan finns det möjlighet att skylta om lämplig väg för cykling, på landsvägarna norr om väg 21. Här passerar man en gårdsbutik.

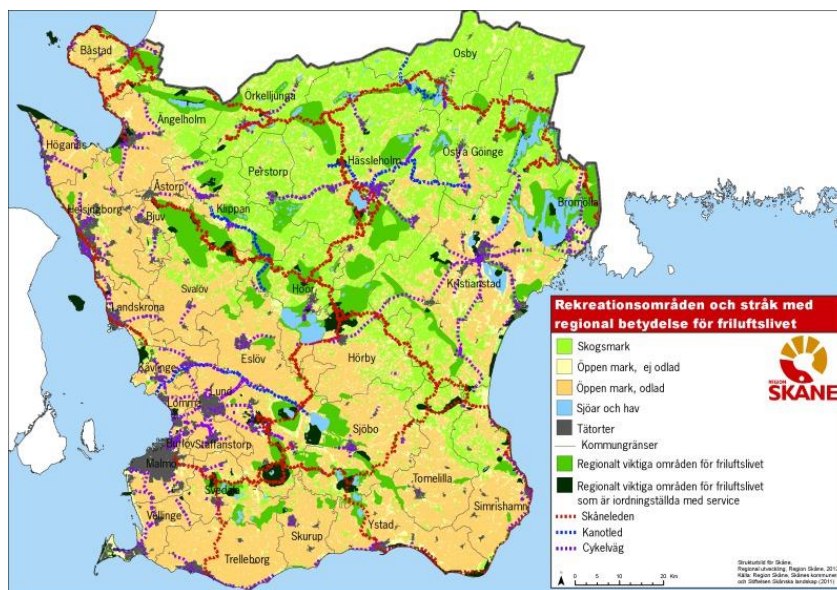
En skyltad rutt för cykling skulle vara möjlig söderut, mot Ljungbyhed.

Möjliga rekreativa stråk

Det finns många vägar som skulle vara lämpliga för rekreativa stråk i kommunen, på kartan nedan redovisas några av dem. Detta är i många fall vägar som gärna får skyltas som stråk för G/C-trafik, men där behovet av separata G/C-vägar inte är motiverat.



Regionala planer



På kartan ovan ser man Skåneleden och regionalt viktiga stråk för kanot och cykel, detta är ett nät till vilket Perstorp kan kopplas. Det gäller såväl Skåneleden som cykelstråken, det finns en potential för utveckling. Denna karta redovisar dock endast det som är idag, för att utveckla detta behöver man ta hänsyn till vad flera av de regionala aktörerna har för målsättning.

Trafikverket

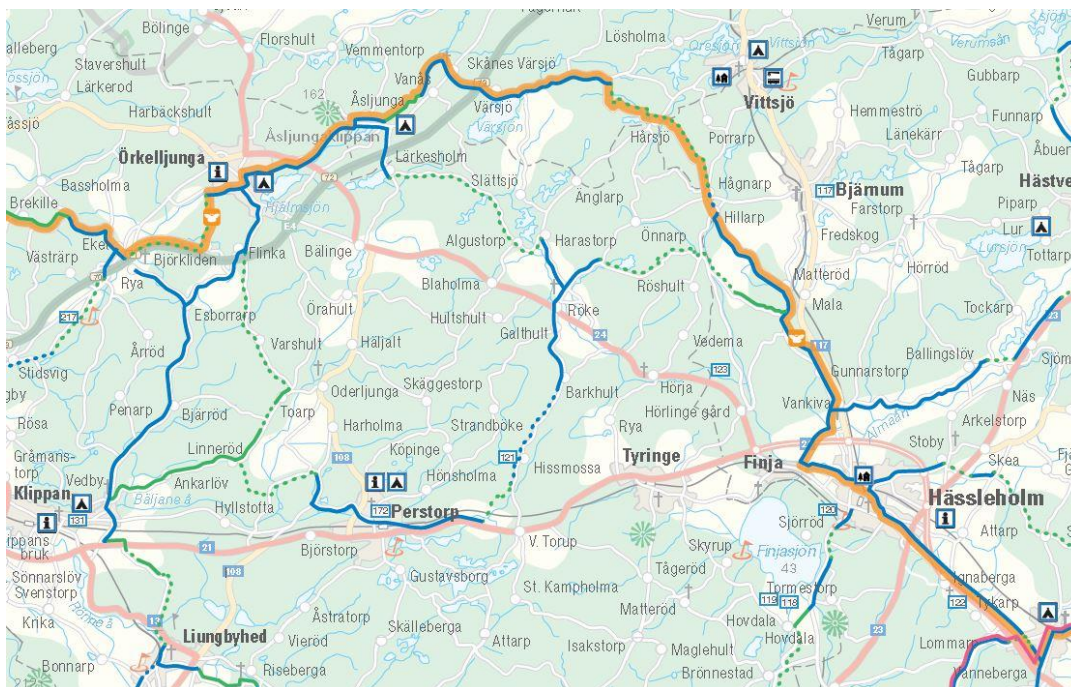
Trafikverket håller på att ta fram en regional cykelvägsplan, vilken kommer att färdigställas under sommaren 2014. Denna bör ligga med som underlag vid planeringen av de exakta dragningarna av de stråk som ska ingå i det övergripande kommunala G/C-nätet och även skyltade rekreativa stråk.

Öresund som cykelregion

Cykelturister som är ute flera dagar cyklar mellan 30 och 100 km/dag och de som gör dagsturer mellan 10 och 30 km, enligt intervjuer som Öresund som cykelregion har genomfört. Det gör att hela Skåne är aktuellt som en del i planeringen av just Öresund som en cykelregion, då avstånden är relativt korta och området fyllt med natur och kulturella inslag. Med detta i åtanke är det motiverat att säkerställa tydligheten för cyklande i Perstorps kommun, samt att ta fram en karta som är tillgänglig för regionen och andra intressenter om en regional turistkarta för cykling tas fram. Sätt Perstorp på kartan.

De som är ute och cyklar på semestern vill hitta trevliga målpunkter längs vägen, med andra aktiviteter som ger minnen att ta med sig hem. Cykelturister efterfrågar mycket som skulle vara tillgängligt här: som vandring, vattensport (t.ex. kanot), lokala matupplevelser och bad. Även sådant som naturupplevelser, sevärdheter, kultur och museer nämns.

Bikeöresund



På kartan ovan visas den del av den cykelkarta, som Bikeöresund tagit fram, som direkt berör Perstorps kommun. De blå linjerna representerar cykelled och de gröna enskild/privat väg och den gula som passerar utanför kommunen är den sträckning man anger som "Fjärilsleden". Det är dock anmärkningsvärt att den existerande G/C-vägen mellan Hässleholm och Perstorp inte tagits med i kartan, då denna ger ytterligare möjligheter att planera sin cykling.

Skåne Nordväst

Ett samarbete inom Skåne Nordväst och Familjen Helsingborg skulle kunna vara till stor hjälp i arbetet med att göra området mer attraktivt som helhet, då cyklande och vandrande turister rör sig relativt långa sträckor under sin semester. Detta överensstämmer med de intentioner som finns redovisade i den infrastrukturstrategi som hör till "Strukturplan för Skåne Nordväst". I den gemensamma strategin skriver man att fokus bör ligga på pendling och kopplingar till kollektivtrafik, så kallade bytespunkter. Man skriver också att förbindelser mellan större orter/samhällen och till stationsorter bör prioriteras.

Region Skåne

Regionen skriver i "Cykelvägsplan för Skåne" att utbyggnadsbehoven, på lång sikt, är stora längs de större vägarna i Skåne. Man nämner även att det krävs stora åtgärder för att minska mängden olyckor som involverar oskyddade trafikanter. Det står även att stora vägar känns otrygga, ses som en barriär och att otryggheten förstärks av att många kör för fort på vägarna. På landsvägarna gäller generellt 70 km/tim som hastighetsgräns, redan detta är rätt hög hastighet att cykla i blandtrafik, men den verkliga hastigheten är ofta betydligt högre. Här lyfter

cykelvägsplanen fram åtgärder för sänkta hastigheter som ett alternativ till anläggande av separata cykelvägar.

I vissa fall kan regionala stråk som är motiverade av trafiksäkerhetsskäl, sammanfalla med regionala stråk för turism och rekreation. I andra fall kan det behövas parallella förbindelser, då cykelleder för turism och rekreation bör fånga upp viktiga målpunkter och också erbjuda resmöjligheter på ett visst avstånd från de större vägarna.

I den regionala trafikinfrastrukturplanen (RTI-planen) listar man en del satsningar som anses nödvändiga. För den här typen av projekt tänker man sig att kommunerna står för 50 % av den totala kostnaden för insatserna. Tre av de listade objekten för perioden 2025-2030 ligger i Perstorps kommun, det gäller:

- Perstorp till Oderljunga
- Oderljunga till Häljalt
- Genom Ulvs

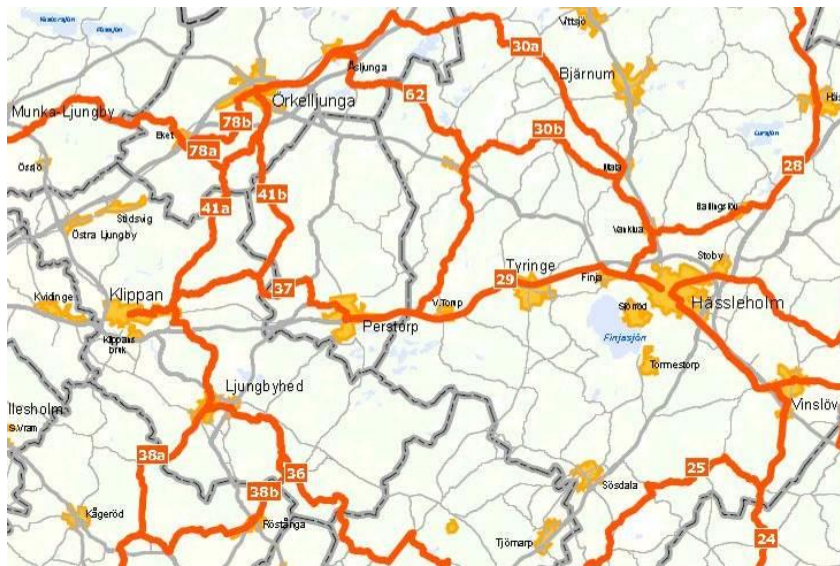
Den regionala planen kommer att fastställas 2014, för att sedan skickas ut till kommunerna under hösten 2014. En fortsatt dialog med de skånska kommunerna kommer också att hållas om den föreslagna objektlistan.

Vägverket

Vägverkets ”Cykelvägvisningsplan för Skåne” lägger störst vikt vid förutsättningar för cykelturism, därmed vill man lokalisera natursköna och kustnära omgivningar, kulturella målpunkter och andra turistattraktioner. Man tar med såväl G/C-vägar som vägar med blandtrafik bland de rekommenderade stråken.

Man presenterar även några kriterier för att minska olycksrisken/öka trafiksäkerheten för cyklisterna:

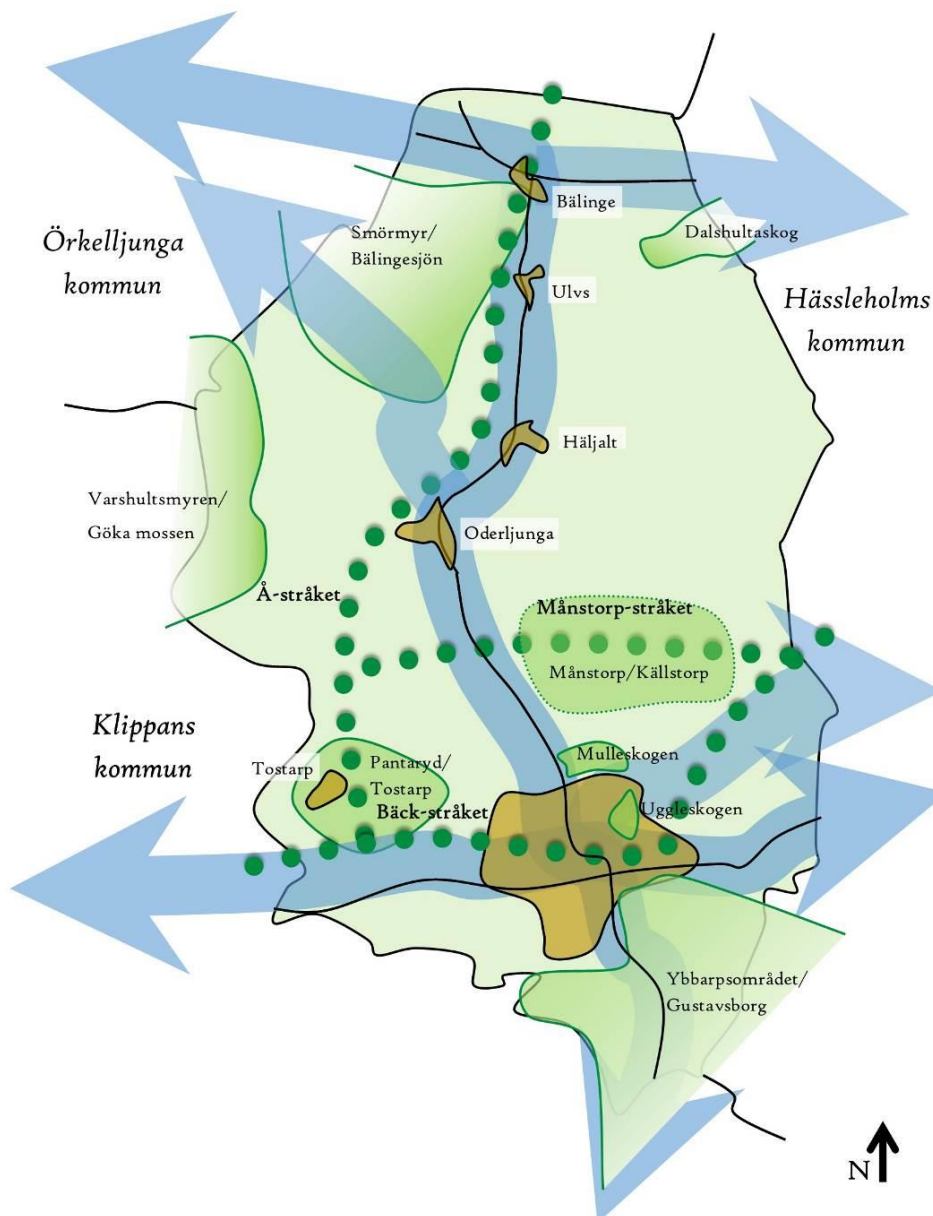
- årsdygnstrafiken max ska vara 500 fordon
- den skyltade hastigheten ej ska överskrida 70 km/h



Koppling till grönstruktur

G/C-nätet bör av naturliga skäl kopplas till kommunens grönstruktur, detta för att öka dess tillgänglighet samt göra G/C-vägarna mer attraktiva. Att cykla genom ett naturområde är i många fall trevligare än att cykla längs en större väg, där biltrafiken bullrar och släpper ut avgaser.

I detaljplaneringen av de kommunala G/C-stråken bör man därför se över om dessa två strukturer kan kopplas samman, i alla fall i delar av nätet. Om man tittar på den regionala kartan på föregående sida parallellt med denna är det lätt att se en möjlig länk av Skåneleden, längs det nya grönstråk som löper genom kommunen.



Generell standard

*Det är inte fel om man vid snöfall tänker att det är bättre att ta cykeln,
även om det är för att bilvägarna är lite dåligt snöröjda.
De flesta bilar tar sig nämligen fram i alla fall...*

Fysisk miljö

För att gång-cykelvägarna ska kännas som ett attraktivt alternativ måste den vardagliga skötseln skötas och hålla en hög nivå. Detta gäller såväl sandning och sandborttagning, som sopning och snöröjning. Även kontinuerliga kontroller för att säkerställa kvaliteten på belysning, skyltning, underlag och fritt utrymme behövs.

Sittplatser: Där det finns plats och möjlighet kan sittplatser gärna placeras ut, och i anslutning till dem, papperskorgar.

Snöröjning: Snöröjning av G/C-banor ska göras tidigare och oftare än bilvägar, behoven för t.ex. äldre bör uppfyllas. Vid snöröjning prioriteras huvudstråken först, sedan de sammanbindande stråken.

Sopning: Efter sandning pga. vinterväglag, bör sopning ske redan då det varit snöfritt ett par dagar, för att minska risken för skador på hundar och punktering av cykeldäck.

Namnsättning

Ett enkelt sätt att underlätta för människor att hitta i bebyggda områden, är att gatorna vi går på har namn. Detta underlättar såväl vägbeskrivningar som när man försöker minnas var något ligger i förhållande till något annat. Det skulle därför kunna vara av värde att även namnge de G/C-vägar och – banor som finns. Dessutom skulle felrapportering, såväl internt som från allmänheten kunna bli både effektivare och tydligare.

Åtgärder och fortsatt arbete

Prioriteringsordning

Det första steget i utvecklingen av G/C-nätet bör vara att knyta ihop de delar som redan finns och uppdatera standarden på dessa. Centrumstråken bör prioriteras lite högre inom de olika prioriteringsgrupperna, då dessa utgör skelettet för systemet; ryggraden som bär upp allt det andra.

Det finns ett par huvudsakliga problemområden i G/C-nätet idag: brister i utformning av korsningar, skyltning, bredd på G/C-ytor, metod för separering från biltrafik och avsaknad av genomgående stråk i vissa riktningar.

Planerade insatser redovisas i interna dokument och kommer att konkretiseras i samband med projekteringen av de individuella platserna och situationerna.

Prioriteringsgrupp 1

Steg ett bör rimligtvis vara en sammankoppling och komplettering av de G/C-banor som redan finns. Det handlar om att genom mindre åtgärder säkerställa en god standard i det befintliga systemet. Med en god standard på dessa kan de uppmuntra till en ökad cykelanvändning och visa att något är på gång, redan innan övriga insatser görs.

Större insatser i den här gruppen bör lösa flera problem och/eller ge förbättringar inom flera av områdena: tillgänglighet, användarvänlighet, trafiksäkerhet, tydlighet, säker skolväg och effektiv arbetspendling.

Prioriteringsgrupp 2

Steg två kan ses som en utbyggnad av ett redan fungerande system, där tilläggen kompletterar och förbättrar. Nätverket är komplett och utan uppenbara brister, nu kan nya sträckor anläggas för att utöka upptagningsområdet för huvudstråken.

Prioriteringsgrupp 3

Steg tre är ingrepp som inte är nödvändiga för att få ett fungerande system i tätorten, men som ökar tydligheten och användarvänligheten ytterligare.

Nyanläggning

Vid nyanläggning ska gång- och cykeltrafiken i och till/från området tas med i beräkningarna, eventuella tillägg i nätet ska göras i samband med det övriga arbetet, som en del i detta.

Den/de exploitörer som handhar projektet ska informeras om planens innehåll och vilka krav respektive rekommendationer kommunen har. Dialog bör även föras kring de kostnader som rör G/C-nätet, då det ligger i kommunens intresse

att koppla även de nya områdena till detta. Helhetstänkandet ligger på kommunens bord, exploatörerna har inte det samhällsansvaret.

Några huvudpunkter som bör beaktas/diskuteras:

- G/C-banor bör fortsätta på samma sida av gatan/vägen i så stor utsträckning som möjligt
- Bitar som inte kopplas till G/C-nätet i övrigt är nästintill meningslösa
- Det är viktigt att se till helheten
- Hur den nya exploateringen/det nya området förhåller sig till den infrastruktur som redan ligger på plats
- Hur den tillförda bebyggelsen påverkar flödet i området
- I vilka riktningar man kommer att vilja röra sig genom, in i och/eller ut ur området
- Var en eventuell cykelparkering bör placeras

Information & utbildning

För att komplettera arbetet med den fysiska miljön behövs även insatser som påverkar attityder och beteenden. Detta är och måste få vara en långsam process, men arbetet kan göras på flera parallella vägar.

Kommunens skolor bör uppmuntras till att utöka sina satsningar på trafik kunskap och säkerhet i trafiken. Till hjälp bör de få färdigt material samt fortsatt och utökad kommunikation med Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Information kan med jämna mellanrum skickas till kommunens hushåll, med t.ex. fakta om de satsningar som görs, vilka regler som gäller i kommunen och de fördelar man får av att välja cykeln över bilen.

Genomförande

Arbetet med utbyggnad, upprustning och komplettering av G/C-nätet, är ett långsiktigt projekt och måste bedrivas kontinuerligt. Det kommer att behöva ske succesivt, i takt med att det ges utrymme i budgeten för fortsatta satsningar. Generellt gäller att prioriteringsordningen i planen ska följas, såvida inte andra insatser görs på en plats där även G/C-nätet behöver en insats. I sådana fall ska även G/C-nätets behov tas med i beräkningarna vid planeringen av den andra insatsen/ombyggnationen.

Inför varje år fattas beslut om vilka åtgärder som ska genomföras under nästkommande period. Åtgärderna plockas ur gång-/cykelplanen och den tillhörande interna åtgärdsplanen. I samband med detta ska även beslut tas om huruvida gång-/cykelplanen fortfarande är aktuell, eller om den behöver revideras (gäller även åtgärdsplanen). Genomförda åtgärder ska följas upp kontinuerligt, så en jämn standard kan hållas, även efter den initiala satsningen.

Vid utformning av farthinder och upphöjda övergångar, ska framkomlighet för såväl buss som räddningsfordon beaktas, detta för att säkerställa invånarnas säkerhet.

Då detaljplaner diskuteras ska hänsyn alltid tas till vilka förutsättningar G/C-planen skapar för gående och cyklister, såväl inom som till och från området. Vidare ska G/C-nätet vara med i diskussioner med exploatörer, för att bl.a. avgöra i vilken utsträckning exploatören ska bekosta tillägg i nätet, vilken roll tilläggen får i helheten och hur det tillförda kan påverka förutsättningarna för G/C-trafik i närområdet.

De föreslagna åtgärderna kommer att bearbetas och få sin slutgiltiga form vid detaljprojekteringen, beroende på hur utformningen av just det området ska planeras i övrigt. Generellt gäller att G/C-banor bör fortsätta på samma sida av gatan/vägen i så stor utsträckning som möjligt, att övergångar på vägar som är huvudleder ska vara upphöjda och att alla markeringar ska vara tydliga och kontrolleras med jämna mellanrum.

Ansvar & Organisation

Planeringsarbetet genomförs av Byggnadskontoret, som lyder under Byggnadsnämnden. Sedan sätts budget för året av kommunfullmäktige, som även beslutar om vilka prioriteringar som ska göras. Tekniska kontoret genomför det faktiska arbetet, på uppdrag från kommunstyrelsen, som även fungerar som Teknisk nämnd.

Uppföljning

Syfte och mål

En modell för uppföljning behöver tas fram. Satsningar och mätningar analyseras i samband med kommunens årsbokslut, dock behöver former för detta ses över. I årsbokslutet kommer materialet endast att behandlas mycket kortfattat.

Fysisk miljö

Kontinuerliga kontroller av G/C-banor behövs, oavsett om nya insatser gjorts eller inte. Det som behöver kontrolleras är bl.a. hur det ser ut gällande:

- Belysning
- Markbeläggningen (*bedömning av reparationsbehov*)
- Markeringar målade på G/C-banor och övergångar
- Mätningar av cykeltrafik
- Skyltar (*allt behöver vara komplett och placerat rätt*)
- Trygghetsvandringar i anslutning till G/C-vägar

- Vegetation (*så att inget växer för nära G/C-banan*)

Kontakter mellan medborgare och kommun

Ytterligare ett sätt att få information skulle vara att ha skyltar med information och kontaktuppgifter uppsatta i olika delar av G/C-nätet, där man uppmanar allmänheten att maila/ringa om något behöver åtgärdas. På så sätt kan Tekniska kontoret snabbt få information om en lampa slutat fungera eller om vegetationen kryper för nära, även mellan planerade kontroller.

Mätningar

I samband med att planen skrivs görs basmätningar av cykeltrafiken på ett par utvalda platser i centralorten, mätpunkterna kommer att användas för fortsatta regelbundna mätningar, för att se effekter av genomförda insatser (t.ex. anläggning eller informationskampanjer). Genom att göra mätningar med jämna mellanrum och sammanställa dessa data i analyser, kan prioriteringsordningen bedömas och eventuellt justeras beroende på behov.

Man skulle även kunna räkna mängden parkerade cyklar på olika platser och vid olika tider, för att se hur beläggningen ändras. Detta skulle kunna ligga som grund för eventuell utbyggnad/utökning av mängden cykelparkering på/vid dessa platser.

Referenser

Helsingborgs stad

(2007). *Cykelplan 2007, för Helsingborgs stad*. [online] tillgängligt:

http://www.helsingborg.se/ImageVaultFiles/id_1805/cf_2/cykelplan_2007_sbf.PDF (2014-02-03).

(2011). *Handbok för en tillgängligare utemiljö*. [online] tillgängligt:

http://www.helsingborg.se/ImageVaultFiles/id_46720/cf_2/handbok_for_tillganglig_utemiljo_2011_sbf.PDF (2014-02-03)

Hållbar Mobilitet Skåne. *Tidigare genomförd kampanj Pendla med cykel*. [online]

tillgängligt: http://www.hmskane.se/doc/pendla_med_cykel_130905_kompr.pdf (2014-02-13).

Lunds kommun (2010). *Parkeringsnorm för cykel*. [online] tillgängligt:

http://www.oresundsomcykelregion.nu/wp-content/uploads/2010/04/cykelparkering_lund.pdf (2014-02-05).

Nynäshamn kommun (2011). *Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun*. [online]

tillgängligt:

<http://www.nynashamn.se/download/18.67f4d7d51319292fa7a8000720/G%C3%A5ng+och+cykelplan+2011.pdf> (2014-02-05).

Perstorps kommun (2009). *Övergripande mål i Perstorps Kommun*. [online] tillgängligt:

http://www.perstorp.se/download/18.3d67747127a9c16f5080001722/1359035629872/numrerade_mal_100331.pdf (2014-02-03).

Region Skåne (2007). *Resvanor Syd 2007 - sammanställning av resultat*. [online]

tillgängligt:

http://www.skane.se/Public/Skanes_utveckling/Infrastruktur/Dokument/2007_27_Resvanor.pdf (2014-02-05).

Region Skåne (2012). *Cykelkarta över Öresundsregionen*. [online] tillgängligt:

<http://www.bikeoresund.nu/cykelkarta-over-oresundsregionen/> (2014-06-17).

Region Skåne (2013). *Cykelvägsplan för Skåne*. [online] tillgängligt:

<http://www.bikeoresund.nu/wp-content/uploads/2013/10/14579.pdf.pdf> (2014-06-09).

SKL, Trafikverket (2010). *Gcm-handbok*. SKL Kommentus AB: Stockholm.

SKL, Trafikverket (2013). *Gångbar stad*.

Skåne Nordväst (2013). *Strukturplan för Skåne Nordväst*. [online] tillgängligt:

<http://www.skanenordvast.se/vi-arbetar-med/infrastruktur-och-samhallsplanering/strukturplan/> (2014-06-17).

Synskadades Riksförbund (2012). *Information från Synskadades Riksförbund om en bättre fysisk miljö*

- *Gång- och cykelbanor*. [online] tillgängligt:

<http://www.srf.nu/Global/Infomaterial/Policy%20om%20fysisk%20milj%c3%b6/G%c3%a5ng-%20och%20cykelbanorwebb.pdf> (2014-02-05).

- *Ledstråk*. [online] tillgängligt:

<http://www.srf.nu/Global/Infomaterial/Policy%20om%20fysisk%20milj%c3%b6/Ledstr%c3%a5kwebb.pdf> (2014-02-05).

- *Övergångsställen*. [online] tillgängligt:

<http://www.srf.nu/Global/Infomaterial/Policy%20om%20fysisk%20milj%c3%b6/%c3%96verg%c3%a5ngsst%c3%a4llenweb.pdf> (2014-02-05).

Synskadades Riksförbund (2013). *SRFs policy om fysisk miljö*. [online] tillgängligt:

<http://www.srf.nu/fragor-vi-driver/fysisk-miljo/mer-om-fysisk-miljo/> (2014-02-05)

Vägverket (2006). *Cykelvägvisningsplan för Skåne*. [online] tillgänglig:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2167/2006_118_cykelvagvisningsplan_for_skane.pdf (2014-06-09).

Öresund som cykelregion (2012). - *Cykling i öresundsregionen – en benchmarkstudie*.

[online] tillgängligt: http://www.oresundsomcykelregion.nu/slutrapport_oscr_screen.pdf (2014-02-05).

- *På cykel – var med och skapa bättre förutsättningar för inköpsresor med cykel*. [online] tillgängligt: http://www.oresundsomcykelregion.nu/wp-content/uploads/2012/10/MalmoStad_ShopnBike.pdf (2014-02-05).

- *Slutrapport för Öresund som cykelregion*. [online] tillgängligt:

http://www.oresundsomcykelregion.nu/slutrapport_oscr_screen.pdf (2014-02-05).

Bilageförteckning

Bilaga 1; Bakgrund

Bilaga 2; Sammanställning: Resvanor Syd 2007